



"MOTO GUZZI,,

SOCIETÀ ANONIMA

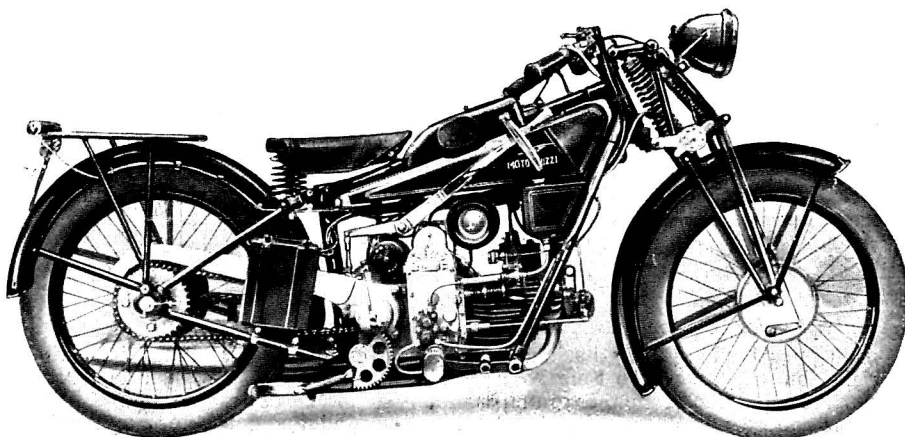
Sede Legale: GENOVA - Piazza F. Corridoni, 8-13 - Telefoni 22-432 - 26-320

Stabilimenti ed Amministrazione: MANDELLO del LARIO (Como) - Telefono 18

Filiale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono 91-421

MODELLI 1930

TIPI TURISMO E GRAN TURISMO



Tipo SPORT 14 con impianto Miller a dinamo separata - Lato distribuzione

Tipo SPORT 14 (Turismo):

MOTORE. — *Cilindro*: Orizzontale - Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm.³ 499 - Raffreddamento ad aria - Testa del cilindro riportata, facilmente smontabile, si da permettere la completa manutenzione interna.

Valvole di grande diametro per favorire il massimo afflusso dei gas: quella d'aspirazione laterale e quella di scarico in testa, comandate meccanicamente, stampate in acciaio cromo volframo, resistentissime alle alte temperature. Degna di particolare menzione è l'esistenza di un apparecchio, il quale, anche nel caso che la valvola di scarico si rompa, garantisce la perfetta incolumità del pistone.

Grazie a tale dispositivo, la MOTO GUZZI possiede tutti i vantaggi delle Moto a valvole in testa avendone eliminati tutti gli inconvenienti. La superficie radiante delle alette, giudiziosamente distribuite, la posizione del cilindro, investito di testa dall'aria e il sistema speciale di lubrificazione, che contribuisce ad assicurare un ottimo raffreddamento, mantengono il motore a giusta temperatura ed in piena efficienza su qualunque salita.

Cambio di velocità: A train-baladeur - 3 velocità - Lubrificazione automatica - Ingranaggi robustissimi - Rigidità perfetta ed allineamento sempre esatto di tutti i meccanismi di trasmissione.

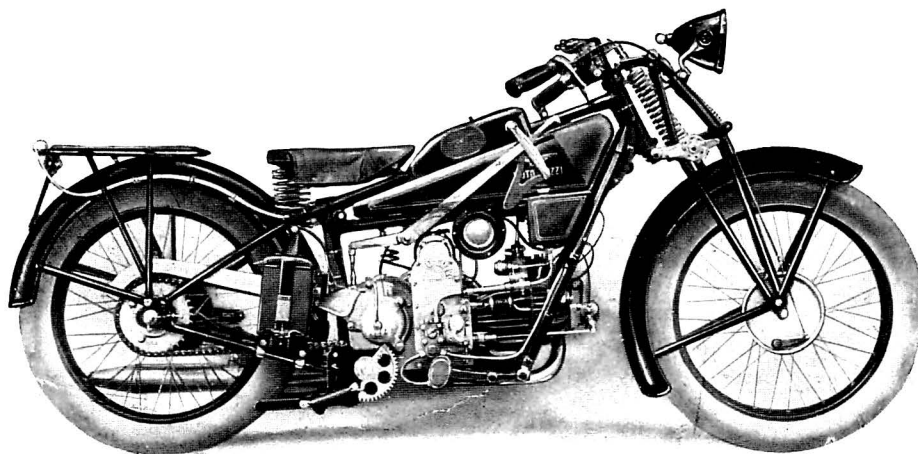
Frizione: A dischi metallici di grande diametro - Innesto dolce, graduale e di grande efficienza.

Carter : Motore, cambio, frizione sono rinchiusi nello stesso carter.

Oltre alla grande rigidità e compattezza dell'assieme si è pure conseguito con tale dispositivo il prezioso vantaggio di poter eliminare la solita catena che va dal motore al cambio e la sua continua regolazione. La trasmissione dal motore al cambio è fatta da una coppia di ingranaggi di precisione.

Accensione : Magnete Bosch, blindato.

Albero a gomito : Di acciaio al nichel in un sol pezzo, lavorante su un cuscinetto a sfere e uno a rulli di grande diametro e forato per la lubrificazione della testa di biella.



Tipo SPORT 14 con impianto Bosch - Lato distribuzione

Biella : In acciaio al nichel, di forma tubolare, leggera e resistente, guarnita di cuscinetti di bronzo rivestiti di speciale metallo bianco antifrizione.

Pistone : Di buona lega d'alluminio leggero e robusto, guarnito di fasce elastiche rettificata su tutta la superficie.

Carburatore : A. M. A. L. comandato a doppia leva dal manubrio.

Lubrificazione : Completamente automatica a circolazione forzata.

Una pompa ad ingranaggi azionata dall'albero motore, aspira l'olio dal serbatoio, e lo distribuisce, attraverso l'albero a gomito forato, a tutte le parti da lubrificare. La portata di detta pompa è grandissima in modo da assicurare una abbondante lubrificazione ed un giusto raffreddamento. L'olio cade infine nel sottocarter; di lì viene aspirato da un'altra pompa, montata sullo stesso albero della prima e rimandato nel serbatoio, dove si raffredda. Una apposita spia permette il controllo della circolazione dell'olio. Con questo sistema la lubrificazione riesce perfetta, perchè viene sempre immessa nel motore una grande quantità di olio freddo. Il Motociclista poi, non ha altra preoccupazione che quella di rifornire il serbatoio dell'olio. Si raccomanda di pulire il filtro dell'olio ogni 700 km. circa di marcia e di usare buon olio fluido d'inverno e denso d'estate. Consumo: un litro d'olio ogni 300 km.

Volante : Esterno - In acciaio stampato e con buon dispositivo per eliminare le proiezioni dell'olio.

Messa in moto : A pedale ed a settore dentato. L'albero del settore appoggia su lunghi supporti.

TELAIO. — Di forma originale ed elegante, extra basso, costruito in tubi di acciaio senza saldatura, sopra maschere di precisione e robustissimo. La ruota posteriore è istantaneamente smontata; così pure il gruppo motore in blocco. Reagisce ottimamente contro le accidentalità del terreno e porta la sella in posizione bassissima. Il centro di gravità della moto risulta straordinariamente basso; questo significa ottimo equilibrio, facilità di manovra e conforto di marcia.

Forcella : Di tipo completamente nuovo ad una molla centrale e due laterali compensatrici. Ammortizzatori laterali, regolabili a mano, durante la marcia.

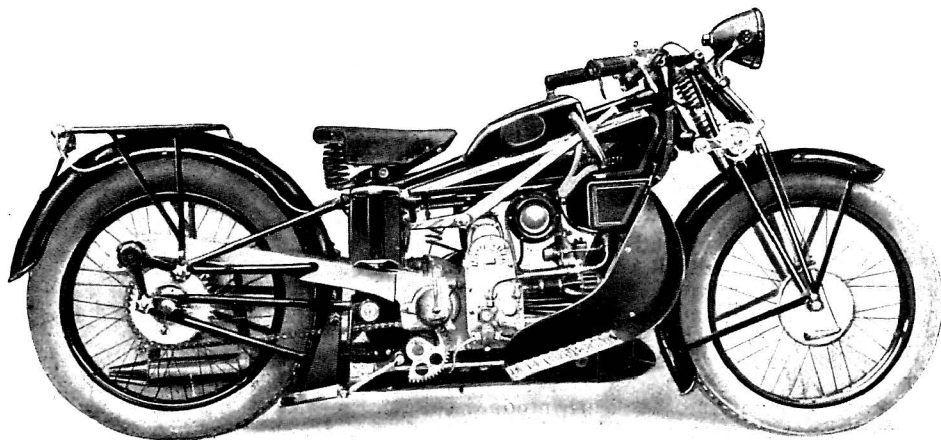
Tutti i perni della forcella sono rettificati e lavorano su bronzine ricambiabili. Registrazione facile e perfetta di tutto il sistema. Lubrificazione Técalémit su tutti i punti di snodo.

Frenasterzo : Incorporato sul canotto di forcella e facilmente registrabile.

Trasmissione: A catena unica dal cambio alla ruota con buon giunto elastico sulla ruota posteriore. Catena Renold 5 8" \times 1 4".

Freni: Freno anteriore ad espansione manovrato a mano. Freno posteriore ad espansione manovrato a pedale. Dispositivo per il rapido regolaggio.

MoZZi: Il mozzo posteriore su cuscini a sfere è di tipo automobile; il suo perno è smontabile e permette con tutta facilità il cambio del pneumatico senza toccare nè la catena nè il tamburo del freno. Mozzo anteriore su cuscinetti a rulli conici.



Tipo GRAN TURISMO con impianto Bosch - Lato distribuzione

Sella: Lycett.

Gomme: Pirelli Superflex rinforzate a cerchietto 26 \times 3.50.

Serbatoioi: Il serbatoio benzina ha la capacità di circa 11 litri - quello dell'olio di litri 2 3/4 circa. Sono completamente divisi, facenti ciascuno corpo a sè.

Manubrio: Ad inclinazione regolabile.

Cassetta porta utensili: Robusta, in lamiera stampata e guarnita di ginocchiere in gomma.

Silenziatore: Efficiente, senza pregiudicare il rendimento del motore.

Verniciatura: Quattro mani di rosso con sottofondo di antiruggine.

Nichelatura: Accuratissima. Tutte le parti nichelate sono state ramate in precedenza.

Misure: Lunghezza fra i centri delle ruote m. 1,410; lunghezza totale m. 2,180. Altezza dell'attacco della sella da terra cm. 58: altezza del punto più basso della Moto da terra cm. 12.

Velocità: Dal passo d'uomo a 100 km. all'ora.

Accessibilità: Il gruppo motore si smonta in blocco dal telaio, togliendo da posto due soli bulloni; la testa del cilindro ed il cilindro vengono rapidamente smontati togliendo tre dadi. Tutte le parti in generale presentano la massima accessibilità.

PREZZO: L. 6250 PER MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI CONCESSIONARI ITALIANI.

CARROZZINO per tipo Sport 14:

Il tipo Sport 14 è adattissimo per il traino del carrozzino che la Casa costruisce in forti serie nel solo modello illustrato sul Catalogo Generale.

Lo chassis è di tubo di acciaio di primissima qualità, unito da congiunzioni pure in acciaio, con ottimo molleggio.

L'unione del carrozzino alla Moto è solidamente ottenuta mediante quattro attacchi registrabili, il posteriore dei quali è a giunto sferico.

La scocca in lamiera metallica robusta, l'imbottitura di speciale scelta, la verniciatura accurata e tutte le altre particolarità di finimento, conferiscono al carrozzino quella solidità ed eleganza che è richiesta dalla classe della Moto.

PREZZO: L. 1650 PER CARROZZINO RESO FRANCO STAZIONE MANDELLO del LARIO (imballo escluso).

Tipo GRAN TURISMO a TELAIO ELASTICO (brevettato):

DESCRIZIONE. — La sospensione elastica posteriore è ottenuta mediante un forcellone oscillante all'estremità del quale è fissata la ruota posteriore. Detto forcellone è collegato al telaio mediante perno girevole in bronzine lunghissime ed è collegato mediante due tiranti d'acciaio al sistema di molle a spirale che è racchiuso in apposita scatola, collocata sotto al cilindro e formante parte del telaio. Le molle lavorano in bagno d'olio denso o di grasso.

In virtù della posizione del perno d'oscillazione è esclusa ogni variazione di tensione della catena durante la marcia. Le molle, lunghissime, consentono alla ruota posteriore un'oscillazione di circa 11 cm. in senso perfettamente verticale.

Le bronzine del perno d'attacco del forcellone oscillante sono così lunghe da escludere *in modo assoluto* qualsiasi usura e qualsiasi giuoco con conseguente perdita di stabilità, anche dopo moltissime decine di migliaia di chilometri di marcia.

Gli snodi d'attacco dei tiranti al forcellone oscillante sono costituiti da prismi di acciaio speciale durissimo e racchiusi in scatole di ferro omogeneo. Il loro modo di costruzione esclude qualsiasi usura per tempo illimitato, anche se ne siano trascurate la pulizia e la lubrificazione.

PREGI. — Questo tipo di Moto venne lungamente sperimentato sulle peggiori strade d'Europa con risultati sorprendenti.

Il confort ottenuto è di gran lunga superiore a quello che si può avere da una vetturetta ed è solo paragonabile con quello delle moderne vetture a ruote indipendenti.

La stabilità della macchina, tanto alle basse che alle forti velocità, è accresciuta per lo spostamento in basso del centro di gravità della macchina e per la costante aderenza delle ruote al suolo.

La durata delle varie parti del telaio e del motore è pure di molto accresciuta per la soppressione tanto degli urti prodotti dalle ineguaglianze della strada, quanto dalla vibrazione trasmessa al telaio dal motore stesso. La soppressione dei sobbalzi delle vibrazioni, che come è noto assorbono energia, contribuisce ad aumentare il rendimento e la velocità della macchina; e ciò è tanto più sentito sulle strade cattive.

Questa Moto permette la marcia a due e l'applicazione del carrozino (*purché questo abbia pure la sospensione elastica*).

La Moto viene montata con:

Motore Sport 14 GUZZI 500 cm.³ — Forcella anteriore simile a quella del tipo Sport 14 ma con molle più lunghe e di maggior diametro — Freni anteriore e posteriore a doppia espansione — Ammortizzatori anteriore e posteriore — Pedane e paragambe — Pedale pel sollevamento della macchina sul cavalletto — Marmitta di scappamento — Gomme Pirelli Superflex rinforzate a cerchietto 26 × 350 — Sella Lycett.

PREZZO: L. 7500 PER MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI
CONCESSIONARI ITALIANI.

Tipo CORSA 2 V.:

Differisce essenzialmente dal tipo Sport 14 nelle seguenti caratteristiche:

Cilindro: Alette di raffreddamento di maggior superficie.

Testa del cilindro: Due grandi valvole ambedue in testa, comandate da aste e bilancieri.

Cambio di velocità: Uguale a quello del tipo Sport 14, salvo leggera variante nei rapporti di trasmissione.

Carburatore: A. M. A. L. tipo Corsa.

Velocità: Dal passo d'uomo a 120 km. all'ora.

Questo tipo è fornito senza portabagaglio come i nostri tipi Corsa ad asse a cames in testa.

PREZZO: L. 6750 PER MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI
CONCESSIONARI ITALIANI.

Impianti elettrici: Tutti i tipi di macchine sopradescritti possono essere forniti, dietro esplicita richiesta, con l'uno o con l'altro dei seguenti impianti elettrici:

Magnete-Dinamo Bosch 30 Watts, completo di Claxon - Extra prezzo L. 1000.

Impianto 30 Watts, a dinamo separata dal magnete, azionata da ingranaggi, completo di Claxon Bosch - Extra prezzo L. 630.

Si praticano anche condizioni di PAGAMENTO RATEATO fino a 18 mesi, come da apposita Tabella Generale

———— GARANZIA e RISERVE come a Catalogo Generale ————

———— G O M M E P I R E L L I ————